

**COMPTE-RENDU DU COMITE DE LIGNE
CAEN-RENNES**

du 4 décembre 2009 à la Mairie de Coutances.

**Sous la présidence de Madame HEURGUIER,
Présidente du Comité de ligne Caen-Rennes**

Etaients présents à cette réunion :

- Madame Frédérique HEURGUIER, Vice-Présidente du Conseil Régional de Basse-Normandie, Présidente du comité de ligne Caen-Rennes ;
- Monsieur Yves LAMY, Maire de Coutances ;
- Madame Catherine MALOREY, Conseillère Régionale de Basse-Normandie, membre et suppléante de la Présidente du comité de ligne Caen-Rennes ;
- Monsieur Marc DOISNEAU, Directeur Délégué du Transport Express Régional Basse-Normandie ;
- Monsieur Bertrand ERHENGARDT, Manager de la ligne Caen-Rennes ;
- Monsieur Erick BEAUFILS, Vice-Président du Conseil Général de la Manche, Président de la Commission des Travaux Publics ;
- Monsieur Jean CALLEWAERT, Vice-Président du Conseil Economique et Social ;
- Monsieur Léon PICOT, Membre du Conseil Economique et Social ;
- Monsieur Yann ALARY, représenté par Monsieur Jean-Jacques MOREL, personnel SNCF désigné par le comité d'établissement régional ;
- Monsieur Jean-Yves COLAS, Vice-Président de l'Association pour la Défense et la Promotion de la ligne Caen-Rennes (ADPCR) ;
- Monsieur JACQUET, ADPCR ;
- Monsieur Jacques LESAULNIER, ADPCR ;
- Monsieur Daniel CARUHEL, Maire de Granville, représenté par Monsieur SAURE, Maire-Adjoint ;
- Monsieur Jacques LECOQ, Directeur des Infrastructures et des transports, Conseil Général de la Manche ;
- Monsieur Pierre TROUDE, représentant du Pays de la baie du Mont-Saint-Michel ;
- Monsieur David LEROUGE, Conseiller Municipal de Coutances ;
- Monsieur François DIGARD, Maire de Saint-Lô et représentant de la Communauté de communes de l'agglomération Saint-Loise ;
- Monsieur Philippe VILLEROY, Maire Adjoint de Saint-Lô ;
- Monsieur Sadirith PHENG, Réseau Ferré de France ;
- Monsieur Raphaël MOUSSE, Réseau Ferré de France ;
- Monsieur Jean-Claude FERON, représentant du Comité Technique Régional de la Consommation ;
- Monsieur Franck FANGET, Chef du service Transport à la Région Basse-Normandie ;
- Madame Sophie LE PIFRE MEYER, Chef de pôle infrastructures et exploitation à la Région Basse-Normandie ;

- Madame Claire COULIBALY, Chef de pôle Intermodalité et mobilité à la Région Basse-Normandie ;
- Madame Claudine MAUGER, chargée de la concertation et de la promotion du réseau TER à la Région Basse-Normandie.

Etaient absents à cette réunion :

- Monsieur Jean Karl DESCHAMPS, Vice-Président du Conseil Régional de Basse-Normandie (excusé) ;
- Monsieur Jean-Marc DENIER, Membre de la Commission Permanente du Conseil Régional de Basse-Normandie ;
- Monsieur Guy PAVIOT, Vice-Président de la Commission 1 du Conseil Economique et Social (excusé) ;
- Monsieur Guenhaël HUET, Député-Maire d'Avranches ;
- Monsieur LARIVIERE, Maire de Pontorson.
-

M. LAMY, Maire de Coutances, souhaite la bienvenue aux membres du comité de ligne Caen-Rennes. Il précise qu'à l'issue de ce comité, le parvis de la gare de Coutances avec la place Guy Fontenelle seront inaugurés.

Mme HEURGUIER rappelle que **Guy FONTENELLE**, décédé en juillet dernier, s'est investi pleinement pour la promotion de la ligne Caen-Rennes et elle propose aux membres du comité de ligne une minute de silence.

L'ordre du jour est le suivant : l'état des lieux de la ligne, la rénovation des gares, le bilan Ligne Baie, les opérations événementielles, les nouvelles dessertes TER, la desserte Corail intercités Saint-Lô-Paris, les infrastructures : avancement sur les études et les travaux, les questions diverses.

1- LA DESSERTE CAEN-RENNES

• Etat des lieux de la ligne : ponctualité, qualité de service

M. ERHENGARDT présente le document ci-joint.

Remarques diverses :

M. FANGET demande des précisions sur les sur-occupations des trains.

M. DOISNEAU fait remarquer que la rame de réserve, financée par la Région, a permis une qualité meilleure du trafic tout en augmentant le nombre de trains.

Tous les trains passés en unité simple (un engin) depuis le cadencement, ne sont pas en surcapacité sauf cas exceptionnel, car les fréquentations se sont réparties sur les nouveaux trains. La diminution de la taille des trains en heure de pointe, a été accompagnée par une meilleure répartition de la clientèle. Cela permet d'avoir une utilisation des trains conformes en ayant une offre plus dense.

M. JACQUET observe qu'au départ de Coutances, beaucoup de trains sont saturés à cause de l'affluence des scolaires.

M. DOISNEAU mentionne qu'une dizaine de trains sont passés de 310 places à 170 places et les jours de forte affluence, il existe une saturation. Les dessertes ne peuvent pas être développées car le matériel est pleinement utilisé. La Région a mis en place une rame de réserve et la SNCF a décidé de ne pas l'engager dans le système de production car elle garantit une fiabilité du système. La SNCF travaille sur une meilleure maintenance des rames pour rendre plus disponible la rame de réserve.

M. CALLEWAERT demande si cette rame de réserve peut-être utilisée les jours de pointe.

M. DOISNEAU, en réponse à **M. CALLEWAERT**, précise que c'est possible mais c'est dangereux de se passer de la rame de réserve les jours de pointe car cela génère un risque de train supprimé.

M. CALLEWAERT indique qu'un rapport de la Cour des comptes indique qu'il y a un problème de coût sur l'ensemble des trains TER et surtout un bilan carbone négatif. Il s'interroge si des études sur le bilan carbone TER sont en cours

M. FANGET, en réponse à **M. CALLEWAERT**, indique que la convention TER Région-SNCF prévoit la mise en place d'indicateurs de performance et de développement durable sur le réseau TER bas-normand. Des contacts ont été pris avec l'Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'Energie (ADEME) pour développer les indicateurs bilan carbone. L'analyse financière de la Cour des comptes peut-être contestée.

M. CALLEWAERT ajoute que la Région doit répondre à la Cour des comptes et que l'électrification jusqu'à Coutances peut s'envisager.

M. FANGET propose qu'une présentation des travaux soit faite au prochain comité de ligne.

M. JACQUET rappelle que l'ADPCR est pour l'électrification Saint-Lô-Coutances et pour le matériel bi-mode (électrique et diesel).

M. DOISNEAU explique que la SNCF a le devoir de regarder les occupations des trains. Si le parc est dimensionné de façon à ce qu'une sur-occupation ponctuelle ne soit pas acceptée, cela veut dire que le fait de passer de 160 à 170 clients, 3 voitures vides circulent. Le choix d'accepter une légère sur-occupation a une fonction d'optimisation non négligeable du système et a un impact sur le bilan carbone.

M. MOREL revient sur la présentation de l'état de la ligne : les principales causes de retard sont liées à 37% à la gestion des circulations en voie unique. Il se demande si des travaux sont prévus pour mettre en place des voies supplémentaires. Il s'interroge aussi sur le fait que la SNCF fasse appel à des chantiers d'insertion pour la propreté des gares. Est-ce que ce sont des prestataires ou est-ce qu'ils viennent en substitution des prestataires ?

M. DOISNEAU, en réponse à **M. MOREL**, précise que le prestataire ne fait pas bien son travail et la SNCF envisage d'écourter le contrat. La SNCF va s'efforcer à ce que la propreté s'améliore malgré la défaillance du prestataire.

. Desserte Corail Intercités Saint-Lô-Paris

M. ERHENGARDT précise que lors d'une réunion le 3 novembre dernier à la Région en présence de la SNCF, du Conseil Général, de la Communauté d'agglomération Saint-Loise, il a été constaté que le trafic était insuffisant en semaine avec une légère amélioration le week-end. Un plan de communication va être mis en place au premier semestre 2010 et une réunion décisionnelle va être programmée en mai 2010 afin de statuer sur l'avenir de ce train. Les partenaires se sont mis d'accord pour que les trains ne circulent plus en semaine à la fin de l'expérimentation en décembre 2010 si le nombre de voyageurs ne progresse pas de façon significative. Par anticipation, la Région prendra en compte cette synthèse dans le plan de transport TER 2011, notamment sur la desserte Granville-Saint-Lô grâce au raccordement de Folligny afin de favoriser les correspondances avec les trains Corail Intercités de Caen et de Cherbourg.

L'agglomération Saint-Loise souhaite que l'on étudie la prolongation en 2011 du train Paris-Saint-Lô le vendredi. La Direction des Lignes Normandes va estimer le coût d'une prolongation de ce train en s'appuyant sur les comptages existants et le communiquera aux partenaires financiers.

M. DIGARD rappelle qu'il a toujours souhaité avoir un Paris-Saint-Lô depuis longtemps mais regrette les horaires qui ont été fixés, voués à l'échec dès le départ. L'arrivée à Paris-Saint-Lazare est trop tardive le matin (9h47) et à Saint-Lô le soir (21h40) pour les actifs.

Il rappelle que lors d'une réunion en mai 2009 pilotée par la SNCF Corail Intercités, il avait été convenu que pour le service de décembre 2009, des modifications d'horaires soient étudiées et apportées et rien n'a été fait.

M. DIGARD ne souhaite pas attendre mai 2010 pour savoir ce qu'il adviendra du Saint-Lô-Paris. Il est urgent que la SNCF fasse des propositions dès maintenant pour rendre ce service plus attractif ou au contraire, le supprimer dès 2010.

Il demande à la Présidente du comité de ligne, Mme HEURGUIER, qu'un travail technique démarre dès que possible avec la SNCF pour rechercher les solutions les plus adaptées au maintien de la ligne Saint-Lô-Paris.

M. DOISNEAU, en réponse à **M. DIGARD**, explique que le train qui va de Saint-Lô à Paris est l'anticipation de l'amorce d'un train qui faisait déjà Caen-Paris. Le train précédent qui permettrait d'avoir des meilleurs horaires, part de Cherbourg et va à Paris. La gare de Cherbourg a été préférée à Saint-Lô car la fréquentation permet de couvrir les charges.

M. DIGARD pose de nouveau la question : s'il n'existe pas de solution, est-ce qu'il faut maintenir le train Saint-Lô-Paris ?

Mme HEURGUIER propose qu'une réunion spécifique soit prévue sur ce sujet.

M. VILLEROY fait remarquer qu'entre 8h18 et 9h57, il n'y a qu'un seul train qui vient de Cherbourg et qui arrive à Paris.

M. DOISNEAU propose que la SNCF organise une réunion pour détailler toutes les contraintes du système afin que tous les éléments soient communiqués avant de prendre une décision.

M. DIGARD souhaite que lors de cette réunion, la SNCF propose des solutions alternatives.

M. COLAS propose que le train parte de Saint-Lô à 5h19 et arrive à Paris à 8h18 mais

M. DIGARD juge le départ trop matinal.

Mme HEURGUIER propose que le Président de Région fasse un courrier en fixant une échéance.

2 – RENOVATION DES GARES DE L'AXE : ETAT D'AVANCEMENT

Mme COULIBALY présente le document ci-joint

Remarques diverses :

M. LECOQ souhaite que l'information sur l'intermodalité soit améliorée, notamment l'information des usagers en gare vers les cars. Une réunion entre Région, SNCF, Départements doit être programmée pour mettre en place des informations croisées.

3 – LIGNE BAIE

- Bilan été 2009

Mme MAUGER résume le bilan Ligne Baie (document ci-joint).

M. FANGET souhaiterait que la vente des billets pour accéder à l'abbaye du Mont-Saint-Michel se fasse dans les gares.

M. SAURE confirme le succès de Ligne Baie avec un bémol pour le matériel et est favorable à l'extension du train de juin à septembre.

M. COLAS souhaite plus de commentaires dans les trains, notamment à l'approche du Mont-Saint-Michel.

M. TROUDE précise que le Sénateur, Mr BIZET, Président du Pays du Mont-Saint-Michel, a adressé une lettre-bilan au Président de Région en demandant à ce que quatre points soient examinés :

- Elargissement de la circulation du train Ligne Baie du 15 juin au 15 septembre 2010 ;
- Souhait que la vente du billet Pass ne soit pas uniquement dans les gares de l'axe Ligne Baie mais aussi dans les gares de l'axe Paris-Granville, les gares de l'axe Caen-Rennes, la gare de Caen et au départ de Rennes ;
- Nécessité que les trains X73500 soient opérationnels pour 2010 ;
- Le défaut de compatibilité des signaux en gare de Folligny ne doit pas être une excuse pour avoir du matériel ancien.

Il observe que la mise en place de Ligne Baie avait été demandée par le Pays de la Baie, appuyée par l'ADPCR, il y a huit ans et il se réjouit de son succès.

Mme HEURGUIER indique à **M. TROUDE** que M. BIZET va recevoir un courrier écrit du Président de Région sur les quatre points précités.

M. DOISNEAU mentionne que la SNCF a eu connaissance tardivement des problèmes techniques entre l'infrastructure et le train. Le fait d'avoir utilisé du matériel ancien a permis de faire face à la fréquentation car compte tenu de la disponibilité des trains dans le parc régional, il n'était pas possible d'avoir deux matériels X73500. Aujourd'hui, il ne sait pas si ce

sera du X73500 avec un seul élément ou de l'ancien matériel avec deux éléments ou trois éléments.

La SNCF se tourne vers d'autres Régions de France pour voir s'il est possible d'emprunter temporairement des matériels supplémentaires pour augmenter la capacité en gardant le matériel moderne.

Concernant la vente des Pass au-delà des gares de l'axe, toutes les gares de Basse-Normandie et de Bretagne pouvaient vendre le Pass. Une relance sera faite dans ce sens auprès du personnel SNCF.

Il rappelle que la SNCF a reçu que des lettres de félicitations et ce problème de matériel n'a pas nuit au succès de ce projet.

M. FANGET souhaite que la Région Basse-Normandie ait en temps et en heure toutes les informations utiles concernant le matériel qui circulera l'été prochain.

M. CALLEWAERT regrette que l'investissement Tanis-la Caserne n'ait pas encore été réalisé alors qu'il a été inscrit et financé au précédent Contrat de plan. Cette remarque est partagée par l'ADPCR.

4 – OPERATIONS EVENEMENTIELLES

- Bilans : chauffer dans la noirceur, Jazz sous les pommiers, Carnaval de Granville ;
- Normandie impressionniste

Mme COULIBALY présente le document ci-joint

Remarques diverses :

M. JACQUET fait remarquer que pour les gens du Sud Manche, il est impossible d'aller à Rouen par le train dans la mesure où les correspondances en gare de Caen ne sont pas adaptées.

M. COLAS regrette le retard de la mise en place de la tarification « Visiter » : c'est un billet de libre circulation qui permettrait à 1, jusqu'à 5 personnes, de circuler sur tout le réseau ferroviaire de Basse-Normandie et/ou à destination de Rennes. Il est valable 48h et coûte 30€.

M. FANGET explique que la Région s'efforce d'avoir des réciprocitys avec les Régions limitrophes. Des décisions seront prises après les élections régionales qui auront lieu en mars 2010.

M. MOREL demande des informations sur le train spécial du 14 février qui circulera à l'occasion du Carnaval de Granville et avec quel matériel.

Mme LE PIFRE MEYER, en réponse à **M. MOREL**, donne les horaires suivants :

Aller : départ de Caen : 11h30 pour une arrivée à Granville à 13h15.

Retour : départ de Granville : 18h30 pour une arrivée à 20h20 à Caen.

Le matériel utilisé sera un Autorail Grande Capacité (X76500).

5 – INFRASTRUCTURES :

. AVANCEMENT SUR LES ETUDES ET LES TRAVAUX

Mme LE PIFRE MEYER présente le document ci-joint

. ETUDE CAPACITE LISON-DOL

M. PHENG présente le document ci-joint.

L'étude a été lancée en concertation avec les Régions Basse-Normandie, Bretagne, SNCF, Etat et RFF.

M. PHENG rappelle que cette étude de capacité doit permettre de définir à moyen et long terme, les travaux d'infrastructure à mettre en place pour absorber les besoins en desserte.

M. COLAS observe que le point de croisement existait déjà à Carantilly.

M. PHENG, en réponse à **M. COLAS**, fait remarquer que ce sont des hypothèses qui sont imaginées à long terme avec une augmentation sensible du nombre de trains.

M. FANGET pose le problème d'un évitement court en gare qui pourraient générer des sur-stationnements allant jusqu'à huit minutes au niveau de Carantilly-Marigny dans une des options.

M. PHENG précise qu'une analyse technico-économique globale sur l'ensemble des aménagements ainsi que leur phasage sera réalisée. L'étude montre que le problème est plutôt en amont entre Saint-Lô et Coutances où il existe plus de dessertes.

M. JACQUET évoque la mise à voie unique entre Dol et Pontorson : le rapport Liebermann préconise une liaison allant vers le Mont-Saint-Michel avec des TGV desservant Rennes et Saint-Malo. Il se demande si mettre en voie unique et abandonner le point de croisement ne va pas hypothéquer une liaison via la Bretagne vers le Mont-Saint-Michel et est-ce que cela a été pris en compte dans l'étude capacité.

M. PHENG, en réponse à **M. JACQUET**, précise que l'hypothèse des TGV et de la double voie de Pontorson ont été pris en compte. L'étude technique a montré que la conservation de double voie entre Pontorson et Avranches était plus optimale que celle de Pontorson et Dol. La conservation de cette voie entre Pontorson et Dol était suffisante pour tracer un TGV depuis Rennes.

M. TROUDE regrette que RFF prenne 18 mois de plus pour faire le raccordement des 600m entre la voie venant de Caen et celle de Paris au sud de Folligny. L'attente est forte pour les habitants de Granville d'avoir une liaison directe Granville-Caen.

M. PHENG, en réponse à **M. TROUDE**, précise que la signalisation est complexe : plusieurs postes et des systèmes de cantonnement sont à créer. Les ressources de la SNCF sont limitées pour les études de signalisation et du fait des nombreux travaux actuellement, il manque des spécialistes de la signalisation.

M. MOREL se demande si cette étude a été réalisée en fonction des besoins actuels et si le fret a été pris en compte.

M. PHENG en réponse à **M. MOREL**, précise que dans le Contrat de plan Etat-Région 2007-2013, la section Folligny-Avranches est dimensionnée pour du fret. Le cahier des charges de l'étude de capacité fait état du fret sur cette ligne et la possibilité d'insérer du fret entre deux trains TER a été étudiée.

M. CALLEWAERT demande si l'arrivée éventuelle d'un TGV Paris-Caen a été envisagée à l'horizon 2020. Le CESR a émis un avis défavorable sur le choix de la Région Basse-Normandie de choisir un train partant de Granville par Paris-Granville et un train d'Argentan remontant sur Lisieux. La solution de Granville-Caen par le Caen-Rennes serait préférable. Ces deux choix doivent être pris en compte dans l'étude.

M. FANGET communique les chiffres suivants donnés pour l'étude de capacité concernant les besoins 2020 : Caen-Saint-Lô : 10 allers-retours, Caen-Coutances :7, Caen-Granville : 5, Caen-Rennes : 5, Granville-Saint-Malo : 5, Paris-Saint-Lô : 3, Paris-Folligny-Pontorson : 3, Paris-Rennes-Pontorson :3, allers-retours fret le jour : 2.

M. CALLEWAERT s'étonne qu'il n' y ait que cinq allers-retours pour Caen-Granville.

M. COLAS ajoute qu'il ne faut pas oublier l'axe Granville-Rennes.

M. JACQUET regrette que le fret ne soit pas pris en compte en Basse-Normandie.

M. PHENG ajoute que le fret n'est pas uniquement géré par la SNCF mais aussi par les ports maritimes. L'axe fret se trouve plutôt entre Mézidon et Alençon qu'entre Coutances et Rennes.

M. LECOQ souhaiterait avoir le calendrier concernant la suppression des passages à niveau sur l'axe Folligny-Avranches. Est-ce que 2011 est la bonne année pour supprimer les 3 passages à niveau ? De même, la suppression d'Airel est prévue en 2012 et Belval en 2013. Il indique qu'il attend la confirmation des participations de l'Etat, de la Région et de RFF sachant que le Département de la Manche participe à hauteur de 50% pour Airel et Belval.

M. FANGET ajoute que la Région doit prendre les arbitrages nécessaires au regard des engagements annoncés pour l'Etat et RFF. Huit passages à niveau sur Folligny-Avranches ont été identifiés.

M. PHENG ajoute aussi que RFF a un plan de financement précis notamment sur les passages à niveau préoccupants : 50% entre l'Etat et RFF et au cas par cas pour les autres. Il confirme la participation de RFF à la suppression du passage à niveau de Belval.

6 – NOUVELLES DESSERTES

Mme LEPIFRE MEYER présente le document ci-joint.

. Remarques diverses

M. COLAS regrette qu'il soit impossible pour une personne qui vient du Sud Manche, d'aller à Rouen. La mise en correspondance du train Rennes-Caen (9h06-12h05) avec le Caen-Rouen de 12h05 n'est pas réalisable techniquement car il existe une incompatibilité avec le train fret entre Serquigny et Elbeuf ainsi qu'une circulation TER Elbeuf-Yvetôt.

M. JACQUET ajoute que l'ADPCR a demandé la possibilité de prolonger les trains jusqu'à Rouen avec un arrêt de deux minutes au lieu de sept s'il y avait une correspondance.

Mme LE PIFRE MEYER indique que les parcs haut-normands et bas-normands ne sont pas mutualisés.

M. TROUDE mentionne qu'il a appris par la presse que la Région Basse-Normandie s'était portée acquéreur de nouvelles rames Alstom. Il se demande si elles sont bi-modes, électriques, diesels et sur quels axes seront-elles affectées ?

M. FANGET, en réponse à **M. TROUDE**, indique que ce sera du matériel bi-mode, bi-courant et la Région Basse-Normandie s'est positionnée sur le moyen et le gros porteur avec une négociation en cours avec la SNCF.

La séance est levée à 12h45.